X kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

Komisja Infrastruktury

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW LOTNICTWA CYWILNEGO (NR 3)**

z dnia 28 czerwca 2024 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury

– podkomisji stałej do spraw lotnictwa cywilnego (nr 3)

28 czerwca 2024 r.

Podkomisja stała do spraw lotnictwa cywilnego, obradująca pod przewodnictwem posła **Kamila Wnuka (Polska2050-TD)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację ministra infrastruktury na temat perspektyw rozwoju transportu lotniczego w Polsce.

W posiedzeniu udział wzięli: **Przemysław Koperski** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikiem, **Tomasz Biczyk** doradca ekonomiczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Andrzej Kotwica** p.o. wiceprezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego do spraw standardów lotniczych wraz ze współpracownikiem, **Magdalena Jaworska-Maćkowiak** prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej wraz ze współpracownikiem, **Jacek Sobczak** zastępca dyrektora Biura Prawnego i Nadzoru Właścicielskiego Polskich Portów Lotniczych SA, **Andrzej Hawryluk** prezes Zarządu Portu Lotniczego Lublin SA, **Dariusz Orman** dyrektor finansowy w Międzynarodowym Porcie Lotniczym Kraków-Balice, **Norbert Henzel** wiceprezes Zarządu Górnośląskiego Towarzystwa Lotniczego SA, **Anna Midera** prezes Zarządu Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Osiak, Jakub**

Sinderewicz i **Jarosław Żołądź** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Szanowni państwo, witam wszystkich serdecznie. Otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw lotnictwa cywilnego Komisji Infrastruktury.

Witam serdecznie kolegów posłów. Witam serdecznie wszystkich zaproszonych gości. Stwierdzam kworum dzisiejszego posiedzenia. Witam serdecznie pana ministra Przemysława Koperskiego z Ministerstwa Infrastruktury; witam panią dyrektor Jadwigę Żandarską. Witam serdecznie wiceprezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, pana Andrzeja Kotwicę; witam prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, panią Magdalenę Jaworską-Maćkowiak oraz wszystkich zaproszonych gości.

Szanowni państwo, jeżeli chodzi o dzisiejszy porządek dzienny, to zaczynamy przede wszystkim od… To jest nasze pierwsze spotkanie w takim gronie, dlatego przejdziemy do porządku dziennego, ale zaczniemy tutaj od informacji ministra infrastruktury na temat perspektyw rozwoju lotniczego w Polsce, bo to jest taki pierwszy punkt, od którego powinniśmy zacząć posiedzenie, dlatego żeby nie przedłużać, oddam głos panu ministrowi i później przejdziemy do dyskusji w tym temacie. Tak że zapraszam, panie ministrze, i dziękuję.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Przemysław Koperski:

Dzień dobry, panie przewodniczący, dzień dobry państwu. Świetny pomysł, dobry plan, więc ja zrobię krótkie wprowadzenie i później myślę, że w wyniku dyskusji albo na ewentualne pytania chętnie odpowiedzą też moi współpracownicy.

Szanowni państwo, rozwój lotnictwa cywilnego w Polsce obejmuje szereg elementów, w tym najważniejsze z nich to rozwój sieci lotnisk i rynku lotniczego, inwestycje w porty lotnicze, funkcjonowanie przestrzeni powietrznej, wsparcie badań, edukacji

i rozwój w obszarze lotnictwa cywilnego. Stwarza to warunki dla zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa i ochrony w lotnictwie cywilnym, ochronę środowiska w transporcie lotniczym i wzmocnienie Polski, i polskich podmiotów lotniczych na arenie międzynarodowej. Budowa oraz rozbudowa infrastruktury lotniskowej oraz tej związanej z kontrolą ruchu lotniczego od wielu lat jest jednym z priorytetów dla polskiego rządu. Prowadzone dotychczas inwestycje miały za zadanie zwiększenie przepustowości portów lotniczych oraz tej związanej z przestrzenią powietrzną przy jednoczesnym zagwarantowaniu największego możliwego bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych oraz zapewnieniu zrównoważonego rozwoju transportu lotniczego. Część portów lotniczych została włączona do transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, której celem jest zapewnienie spójności terytorialnej Unii Europejskiej i usprawnienie swobodnego przepływu osób oraz towarów.

Do sieci podstawowej TEN-T należą porty w Gdańsku, Katowicach-Pyrzowicach, Poznaniu, Krakowie, Łodzi, Szczecinie, Wrocławiu oraz Lotnisko Chopina w Warszawie. Sieć TEN-T uzupełniają porty lotnicze zaliczane do sieci komplementarnych, takich jak Bydgoszcz oraz Rzeszów-Jesionka. W wyniku wzrostu ruchu lotniczego, a tym samym mobilności i rozwoju usług cargo, konieczne staje się szybkie skomunikowanie portów z regionami i miastami w oparciu o dostępną infrastrukturę kolejową i drogową. Temu też była poświęcona, między innymi, ostatnia konferencja pana premiera z ministrami z Ministerstwa Infrastruktury.

Wszystkie porty lotnicze zapewniają dostęp do różnych destynacji lotniczych, umożliwiając społeczności integrację oraz komunikację z całym światem. W przypadku regionalnych portów lotniczych to w zdecydowanej większości połączenia point-to-point. Rola portów regionalnych dotyczy nie tylko realizacji potrzeb transportowych w regionach, ale także rozwoju usług turystycznych, wykorzystania portów jako katalizatorów rozwoju gospodarki, przyciągania nowych przedsiębiorstw oraz dywersyfikacji działalności gospodarczej. Z dostępnych badań wynika, że lokalizacja portów lotniczych w bliskim sąsiedztwie infrastruktury kolejowej i drogowej jest jednym z czynników lokalizacji przedsiębiorstw, dla których powstają parki biznesowe, technologiczne czy ośrodki badawcze. Dobrze zaplanowana infrastruktura drogowa i kolejowa jest czynnikiem przyczyniającym się do zwiększenia oddziaływania ruchu lotniczego. Dobra lokalizacja jest czynnikiem wpływającym pozytywnie na ruch lotniczy w Polsce. Zgodnie z prognozami Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w 2040 r. liczba pasażerów, w zależności od przyjętego wariantu, będzie się kształtować pomiędzy 85 a 116 mln pasażerów. W związku z tym, w Polsce realizowane są liczne inwestycje mające na celu zapewnienie dostosowanej do prognoz przepustowości portów lotniczych. Warto jednak wyraźnie podkreślić, że port lotniczy musi stanowić integralną część systemu transportowego kraju bądź regionu; duże znaczenie ma prawidłowe wkomponowanie lotnisk w system transportowy miast, aglomeracji i regionów, i właściwe organizowanie transportu naziemnego. Integracja portu lotniczego z transportem naziemnym jest niezwykle istotna z uwagi na to, iż zwiększa dostępność do portu lotniczego, umożliwia liczbie mieszkańców danego regionu korzystanie z usług lotniczych i przewoźników lotniczych. Idealnym rozwiązaniem jest takie rozwiązanie, w którym do portu lotniczego jest i dostęp komunikacją samochodową, i komunikacją kolejową. Dobre połączenie portu lotniczego, systemy sieci kolejowej oraz dróg szybkiego ruchu wpływa przecież na rozwój przewozów towarowych.

Rozwój portów lotniczych i ich konkurencyjna pozycja, i rola w systemie transportowym wymagają sprawnej sieci połączeń z, i do danego portu. W oparciu o doświadczenia europejskie można stwierdzić, że walka konkurencyjna na rynku usług lotniczych nie tylko polega na rozszerzeniu dotychczasowych rynków, ale także zwiększeniu dostępu do hubów z globalnymi siatkami połączeń. Konkurencja pomiędzy portami dotyczy pasażerów tranzytowych i zakładania baz lotniczych. Natomiast parametry infrastruktury, w szczególności związane z możliwością obsługi statków powietrznych i pasażerów mają wpływ na częstotliwość wykonywanych operacji. Należą do nich: kategoria przeciwpożarowa, długość i szerokość drogi startowej, klasa ELS, przepustowość drogi startowej i drogi kołowania i płyt postojowych, godziny pracy lotniska, liczba stanowisk check-in oraz przepustowość terminalu. Tym samym niezbędnym jest,

tak jak dotychczas, utrzymywanie i rozwijanie całej sieci lotnisk w Polsce z uwagi na fakt – w szczególności nie zapominając o lotniskach regionalnych – że lotniska regionalne w Polsce zapewniają szeroki dostęp do usług transportu lotniczego. Rozwój portów regionalnych jest niezbędny dla podnoszenia mobilności oraz w końcowym efekcie atrakcyjności i konkurencyjności gospodarczej regionów znajdujących się w obszarze ciążenia tych portów lotniczych. Porty lotnicze, obsługujące największe po Warszawie aglomeracje w Polsce posiadają istotny potencjał do obsługi znacznie większej ilości pasażerów rocznie. Te ostatnie dane za pierwsze kwartały tego roku to świetnie ukazują.

Rozszerzenie oferty połączeń lotniczych może, poza bogatą siatką połączeń point-to-point, wygenerować masę krytyczną, niezbędną do wytworzenia dodatkowego ruchu hubowego jako uzupełnienie ich podstawowej oferty. Większość polskich portów lotniczych jest elementem sieci TEN-T, stanowiąc ważny element europejskiej sieci transportowej, przyczyniając się do jej dalszego rozwoju intermodalności łańcuchów dostaw, a tym samym szeroko rozumianej integracji europejskiego rynku transportu. Regionalne porty lotnicze stymulują również wzrost gospodarczy, umożliwiając regionom połączenie rynków światowych z lokalnymi, zwiększenie liczby inwestycji, a także poprzez rozwój turystki w regionach. Regionalne porty lotnicze odgrywają również istotną rolę w spójności terytorialnej UE. Porty lotnicze są również niezbędne dla sprawnego funkcjonowania służb ratowniczych, administracji publicznej, instytucji i przedsiębiorstw. Jak pokazała sytuacja związana z wojną w Ukrainie, funkcjonowanie sieci portów regionalnych przyczynia się do zwiększenia polskiego potencjału obronnego. Porty regionalne stały się ważnym węzłem logistycznym dla polskich i sojuszniczych sił zbrojnych, a ich położenie w różnych regionach kraju pozwala na elastyczne reagowanie w razie pojawiających się potrzeb i zagrożeń.

Tyle tytułem wstępu. Są ze mną przedstawiciele i ULC, i PAŻP. Jesteśmy w razie pytań do państwa dyspozycji.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie ministrze, za te słowa. Ja też od razu powiem, bo już tutaj w kuluarach takie pytania były – ja nie przywitałem, ale witam serdecznie przedstawicieli tych właśnie naszych wszystkich regionalnych portów lotniczych, członków zarządu lotnisk z Lublina, Łodzi, Krakowa i Katowic. Witam państwa bardzo serdecznie. Też od razu powiem, że dzisiaj jest takie pierwsze posiedzenie, jeżeli chodzi o tę kadencję naszej podkomisji.

Opinię publiczną i kuluary sejmowe na pewno rozgrzewa środowa konferencja prasowa pana premiera, gdzie była mowa o tym największym porcie, który ma w Polsce powstać, natomiast jeżeli państwo pozwolicie, to dzisiaj mamy zaproszonych gości, będziemy rozmawiać o was. Mamy ministerstwo i będziemy rozmawiać o tematach, które teraz mamy, a jeżeli chodzi o CPK, to zrobimy oddzielne posiedzenie dotyczące tylko tego tematu, na którym rzeczywiście… Też poprosimy o materiały ministerstwo i osoby w to zaangażowane, tak żeby zająć się tym kompleksowo, a myślę, że dzisiaj nie jesteśmy na tyle mocno do tego przygotowani, żeby rozmawiać na ten temat, a chciałem zrobić oddzielne posiedzenie dotyczące tylko tego tematu. Natomiast nie ukrywam, że dzisiaj właśnie cieszę się, że mamy zaproszonych gości z całej Polski. Chciałem, żebyście tutaj państwo bardziej powiedzieli, jak to wygląda waszej perspektywy i żebyśmy mogli później na tych waszych informacjach i wnioskach też sobie pracować jako parlamentarzyści, i oczywiście jeszcze inne tematy, które też w harmonogramie pracy naszej podkomisji zostały już wcześniej podane na ten pierwszy rok działania, czyli na ten 2024r.

Tak że pozwolę sobie oddać głos… Kto z państwa chciałby zabrać głos w temacie? Tylko ja niestety jeszcze państwa nie znam, tak że prosiłbym – jak ktoś chce zabrać głos – żeby się najpierw przedstawił i powiedział kogo reprezentuje.

Nie chcę państwa też wyrywać do tablicy na siłę, bo to nie o to chodzi. W takim razie bym poprosił, mamy gości zaproszonych, żeby właśnie w dwóch, trzech zdaniach powiedzieli o waszych portach. Jak sytuacja u was wygląda, jakie przede wszystkim macie problemy – tak w zarysie – i czego byście oczekiwali. Na pewno, tak jak powiedziałem, o tym CPK trochę mniej, dlatego że z waszej perspektywy być może uważacie to za jakieś

zagrożenia, ale ja bym to akurat uważał za szanse, a nie zagrożenia, ale tak jak powiedziałem, względem innych trochę mniej, a bardziej trochę o sobie bym poprosił o informacje, oczywiście jeżeli jesteście w stanie coś więcej powiedzieć. Może zaczniemy po kolei: mamy pana Andrzeja Hawryluka, prezesa Zarządu Portu Lotniczego Lublin SA, tak?

Prezes Zarządu Portu Lotniczego Lublin SA Andrzej Hawryluk:

Dzień dobry państwu, Andrzej Hawryluk, Port Lotniczy Lublin. Szanowni posłowie, szanowni państwo, rozmawiamy cały czas z władzą lotniczą, z nadzorem lotniczym na wszystkie tematy.

W tej chwili takim głównym nurtującym dla mnie tematem jest podjęcie dalszej współpracy nad strategią lotnictwa, która została zatwierdzona w tamtym roku, a pan minister Lasek na konferencji przychylił się do tego, żeby ją zrewidować, tak jak zrewidowana została praca na środowej konferencji, dotycząca CPK, tak chcielibyśmy, żeby pomyśleć i dostosować strategię rozwoju lotnictwa; ogólnie pojęte sformułowania dotyczące tego, gdzie i jak to lotnictwo ma wyglądać. To, co pan minister powiedział – bardzo dziękujemy, bo według mnie lotnictwo jest bardzo dobrze postrzegane. W uzupełnieniu to my, jako Lublin-Szymany, jesteśmy na ostatniej prostej, żeby też do sieci TEN-T nas wpisali. Czekamy na podpis Komisji, który ma nastąpić w lipcu, sierpniu. Już ostateczne zatwierdzenie tych dokumentów, tak że będziemy. Już prawie wszystkie chyba lotniska będą w sieci TEN-T w Polsce, tak że to też będzie bardzo dobre, że będziemy mogli korzystać i z funduszy, i z sieci. Będziemy postrzegani jako rozwój tej gałęzi.

Jeszcze odnośnie pracy – odbywały się takie spotkania, na które pan minister Lasek zwołał dwa miesiące temu, nie pamiętam dokładnie, i tam podjęliśmy trzy czy cztery dokładne kierunki działania i poprawienia sytuacji. Nas na lotniskach regionalnych nurtują sprawy medyczne, czyli przyjrzenie się wymaganiom, jakie są stawiane przed lotniskami, dotyczące zabezpieczenia służb medycznych na lotniskach. Mówimy i o małych lotniskach, takie jak moje, to ja nie muszę mieć, bo mam około 500 tys. pasażerów obsłużonych w tamtym roku, ale na przykład mamy wymagania dotyczące sprzętu, który jest ponadwymiarowy, bo mam zabezpieczenie sprzętu, jakbym miał 30 osób do jego używania, a mam 10 osób do dyspozycji, tak że on pozostaje i degraduje się po prostu, bo sprzęt medyczny traci gwarancję i ważność. To są pierwsze działania, którym chcielibyśmy się przyjrzeć i pozmieniać rozporządzenia.

Drugie działanie to jest OKB, czyli kontrola bezpieczeństwa na lotnisku i rozdzielenia funkcji dotyczących licencji ochrony z licencją operatora kontroli bezpieczeństwa. My swoje wymagania już tam wysłaliśmy. Takie zespoły zostały powołane. To te dwa.

Trzecia sprawa, która najbardziej wywołuje emocje, to jest hałas ogólnie pojęty, czyli obszary ograniczonego użytkowania, i to dotyczy wszystkich lotnisk. Ten zespół też trwa i tu prosilibyśmy też państwa posłów o nadzór, patrzenie na te tematy. To trzy tematy takie wiodące, które chcielibyśmy poruszyć.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Dziękuję bardzo.

Przenosimy się teraz troszkę bardziej na południe – lotnisko Kraków-Balice.

Dyrektor finansowy w Międzynarodowym Porcie Lotniczym Kraków-Balice Dariusz Orman:

Dzień dobry, witam serdecznie. Dariusz Orman, ja nie jestem członkiem zarządu, jak było wymienione, natomiast jestem dyrektorem pionu finansowego. Zostałem oddelegowany przez pana prezesa.

Ja tutaj zgadzam się w pełni, że jednym z takich wiodących problemów, z którym od lat próbujemy coś zmienić, to jest kwestia właśnie hałasu i obszaru ograniczonego użytkowania. Te zmiany, już chyba jest na tyle dużo przygotowanej dokumentacji naukowej przez porty lotnicze, które wskazują na pewne problemy, nie jakieś urojone pomysły portów lotniczych, tylko realny problem, który należałoby rozwiązać, który oczywiście naraża porty lotnicze na nadmierne koszty – w zasadzie nieuzasadnione wypłaty odszkodowań – i to jest temat, którego też prosilibyśmy o pilotowanie, nadzorowanie, ponieważ jest to problem, który dotyczy lotnisk i czasami zagraża funkcjonowaniu tych lotnisk i ich działalności.

Drugi temat to jest zmiana przepisów dotyczących podatku od nieruchomości w zakresie lotnisk, a dokładnie zwolnienia lotnisk w części lotniczej. Jest to nowy projekt, który przygotowujemy z uzasadnieniem wspólnie ze Związkiem Portów Regionalnych i tutaj pani prezes Anna Midera również się w to zaangażowała. Powiedziała, że będzie też wypowiadać się w tej kwestii. Ogólnie jest to bardzo istotny problem, który na naszym przykładzie, na przykładzie portu lotniczego wskazuje, że powrót do przepisów sprzed dwóch lat nie rozwiązuje problemu. I nie chodzi tak naprawdę o – przynajmniej w naszym przypadku – wysokość tego podatku od nieruchomości, który musielibyśmy płacić wedle tych zmienianych przepisów. Natomiast problemem jest sposób wyliczania takiego podatku. On nie bazuje na żadnych przepisach czy regulacjach prawnych, tylko na dużej uznaniowości. Ja bardzo krótko dam tylko przykład, że sprawa, która u nas się zakończyła, gmina Zabierzów, która wszczęła postępowanie, wybrała sobie część części lotniczej jako teren – cytuję – naocznie zielony. Innego naocznie zielonego już nie brała do analizy, ponieważ tak było najwygodniej dla nich, i z tej części lotniczej, właśnie tej naocznie zielonej, wyliczyła sobie, ile metrów kabli podziemnej infrastruktury jest położonych i biegły, który został powołany do wyliczenia, od jakiej powierzchni ma być podatek wyliczony, wyliczył sobie znów subiektywnie pewną szerokość, jaką te kable czy kanalizacja zajmuje i to zostało uznane, że to jest zwolnione z podatku. Więc patrząc na dużą uznaniowość i tak naprawdę brak przepisów szczególnych, które by regulowały, jak mamy liczyć ten podatek, tak naprawdę każde lotnisko albo będzie powoływać biegłego za każdą zmianą infrastruktury, znajdującej się w części lotniczej, który będzie liczył ten podatek i dalej będzie to bardzo uznaniowy, bardzo subiektywny pomiar, ponieważ każdy biegły będzie mógł ustalać sobie tę szerokość zajmowanych gruntów. Jest to coś, co jest bardzo niebezpieczne, ponieważ powrócimy do sporów, które trwały przez wiele lat, zatrudniani byli biegli, więc nawet samo zatrudnienie biegłych wskazywało w tym postępowaniu, że nie jest to jasne, klarowne i łatwe wyliczenie podatku, takie jakie powinno być. W związku z powyższym rekomendujemy, że wesprzeć całą branżę pod kątem jednak wycofania się z tej zmiany, która jest obecnie procedowana.

Jeszcze jeden temat, który nas, jako lotnisko krakowskie najbardziej obecnie uderza, to jest cały czas problem – chcemy się rozwijać, zapewniamy finansowanie – decyzji środowiskowej z budową nowej drogi startowej. Wydaje się, że procedury są bardzo przedłużane i patrząc z perspektywy, że inne lotniska mogą się kiedyś również zderzyć z tym samym problemem, wydaje się, że dobrze byłoby w jakiś sposób jednak tę kwestię przeanalizować, uregulować. Nie da się rozwijać lotnisk mając 10 lat procedury administracyjne, przygotowawcze, związane z kluczową infrastrukturą. To z mojej strony tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Dziękuję bardzo. Dobrze, że mam także osoby zajmujące się finansami, bo od razu pojawił się temat podatków i to jest temat, który rzeczywiście, myślę, że jest do analizy.

Natomiast tutaj, w tej konkretnej kwestii o głos prosił jeszcze pan poseł. Proszę bardzo.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dzień dobry pani prezes, szanowni goście, panowie prezesi, panie i panowie posłowie. Odniosę się do jednego konkretu i też nawiążę już do części tej dyskusji. Jak rozumiem, pan przewodniczący zwoła odrębne posiedzenie podkomisji po to, aby kompleksowo zaznajomić się jeszcze z dodatkowymi szczegółami do tego projektu, umownie rzecz biorąc, CPK – to, co wynika z konferencji prasowej pana premiera i panów ministrów kilka dni temu. Natomiast chcę się odnieść do kilku kwestii, tak jak powiedziałem chwilę temu.

Pierwsza kwestia – chwilę temu zakończyły się głosowania, no i w ustawie o zmianie ustawy o dostępności, która dotyczy wsparcia osób niepełnosprawnych, w drugim czytaniu klub Platformy Obywatelskiej zgłosił bardzo ustrojową poprawkę do prawa lotniczego, polegającą na skreśleniu art. 55 ust. 9 ustawy Prawo lotnicze, która dotyczy obowiązku posiadania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru zatwierdzonego planu generalnego lotniska. Skutkiem tego miałoby być,

mówiąc w języku potocznym, uruchomienie wydawania decyzji, tzw. WZ, w warunkach zabudowy na tych terenach, które są też przy okazji tymi obszarami ograniczonego użytkowania i na terenach, które nie mają wtedy, jak rozumiem, planu zagospodarowania przestrzennego. To zostało – na całe szczęście – w ostatniej chwili wycofane z głosowania przez wnioskodawców. Tutaj dzięki, między innymi, mojej interwencji w Ministerstwie Infrastruktury, w Ministerstwie Obrony Narodowej i u koleżanek i kolegów z większości rządowej, tak że całe szczęście, że ominęliśmy to, ale puenta jest taka, że jeżeli będą się pojawiały projekty, które są kompletnie niezwiązane z materią, tak jak mówię ten przykład, który jest przykładem bardzo fundamentalnym, to zachęcam tutaj przede wszystkim Ministerstwo Infrastruktury do tego, aby takie wnioski zgłaszać jako inicjatywę rządową z oceną skutków regulacji, czy też zgłaszać to jako wnioski poselskie.

Tutaj mój przedmówca z portu lotniczego w Krakowie nawiązał właśnie do skutków finansowych tych obszarów ograniczonego użytkowania, bo wiemy, że za tym idą konkretne odszkodowania, tylko jak się ta inicjatywa ma do tego, że z jednej strony mówimy o problemie, który jest realny. Wiemy, jakie już wypłaty miały miejsce w lotniskach regionalnych. Są to kwoty sięgające setek czy stu kilkudziesięciu milionów złotych z dotychczas wypłaconych odszkodowań, a z drugiej strony dajemy możliwość uruchamiania nowych projektów inwestycyjnych i nie egzekwujemy od władz samorządowych obowiązku sporządzenia planów miejscowych dla terenów, które są objęte planami generalnymi. To są kompletnie, bym powiedział, dwa różne kierunki i to są kierunki rozbieżne. Mówię to tak dość spokojnie, ale też zwracam uwagę na to, że mamy też lotniska cywilno-wojskowe. To nie jest, powiedziałbym, kwestia banalna. Jestem też wiele lat posłem, różne rzeczy tutaj oczywiście w Sejmie mają miejsce, jeśli chodzi o kwestie legislacyjne, ale nie pamiętam nigdy w przeszłości, żeby prawo lotnicze było wklejane po prostu do ustawy, która dotyczy sfery kompletnie odległej. Na pytanie wczoraj na Komisji, jaki to ma związek z ustawą, przedstawiciel wnioskodawców powiedział, że być może na tych obszarach też są osoby niepełnosprawne. To jest, mówiąc tak najbardziej łagodnie, troszkę odpowiedź kabaretowa. Całe szczęście, że to nie przeszło i w związku z tym mam prośbę do przedstawicieli ULC i też do MI, do pana ministra, żeby przygotować na potrzeby podkomisji stałej do spraw lotnictwa cywilnego taką syntetyczną informację, która by opisywała przede wszystkim ten problem, który zaistniał przy okazji tej próby nowelizacji prawa lotniczego, a mianowicie, dla ilu portów lotniczych od Okęcia – mówię tutaj o tych portach sieci TEN-T – te obszary lotniska, objęte planem generalnym, mają w całości bądź w części przygotowany plan zagospodarowania przestrzennego. To dotyczy, wiadomo, Warszawy, Gdańska, Poznania, Wrocławia, Krakowa, Katowic, nie wiem, czy któreś lotnisko jeszcze tutaj pominąłem.

Przechodząc jeszcze do kwestii takich, które są związane ze sferą, powiedziałbym, rozwoju lotnictwa cywilnego – trzeba to ukonkretnić – nie mówimy dzisiaj, jak rozumiem, o kwestii CPK i komponencie kolejowym, natomiast mamy deklarację dotyczącą rozbudowy lotniska Chopina i mamy deklarację dotyczącą rozbudowy lotniska w Modlinie. Odwołuję się tutaj do konferencji pana premiera i obecnych kilka dni temu ministrów i mam pytanie do przedstawicieli ULC i PAŻP: Czy planowane jest w takim przypadku wprowadzenie administracyjnego podziału ruchu pomiędzy lotniskiem Chopina, a lotniskiem Modlin do czasu zakończenia projektu CPK?

Pytanie drugie, też do państwa: Czy jednym z rozwiązań, które miałoby zwiększyć przepustowość lotniska Chopina, miałaby być zmiana na przykład do dzisiaj obowiązującej decyzji środowiskowej po to, aby zwiększyć tę przepustowość i operować, jak rozumiem, w porze nocnej?

I pytanie, myślę, że państwo i pan minister powinien mieć taką wiedzę: Jaki będzie koszt wdrożenia tych rozwiązań pomostowych, dotyczących rozbudowy lotniska Chopina i lotniska w Modlinie? Jeśli państwo nie macie tych informacji tutaj przy sobie, no to też nie oczekuję, że tak precyzyjnie ta odpowiedź może paść, ale co do generaliów powinniście mieć tę wiedzę. Proszę, żeby na te pytania, które zadaję w tej chwili, przyszła odpowiedź na adres przewodniczącego podkomisji stałej do spraw lotnictwa cywilnego.

Kolejne pytanie mam tez jeszcze do pani prezes Magdy Jaworskiej: Gdyby pani ewentualnie powiedziała kilka zdań na temat stanu zaawansowania realizacji

inwestycji w PAŻP na czerwiec bieżącego roku. Mnie to osobiście również bardzo interesuje i w związku też z tą decyzją kompleksową dotyczącą CPK – mówię tutaj w świetle tych enuncjacji i deklaracji rządu kilka dni temu – jakie są planowane nakłady na inwestycje związane z rozbudową PAŻP w latach 2025–2029, które są związane z tym projektem CPK. To tyle. Później, na koniec, jeszcze raz poproszę pana przewodniczącego o udzielenie głosu.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Dziękuję serdecznie. Ja panu nie przerywałem, ponieważ szanuję pana posła też za wieloletnie doświadczenie i zaangażowanie w sprawy lotnictwa cywilnego w Polsce, natomiast umawialiśmy się, że pan odniesie się tylko do lotniska Kraków-Balice, a pan się odniósł do wszystkiego i zadał multum pytań. Daliśmy głos w innej kwestii.

Szanowni państwo, jeżeli państwo pozwolicie, ja prowadzę obrady dzisiejszej podkomisji i w pierwszej kolejności chciałem udzielić głosu naszym zaproszonym gościom, w drugiej kolejności oczywiście wszystkim parlamentarzystom we wszystkich kwestiach, w których będą chcieli zabrać głos, no i oczywiście odpowiedzi ministerstwa i ewentualnie jeszcze dyskusja, natomiast też się odniosę tylko do jednej kwestii, którą pan tutaj wspomniał, a która nie jest tematem dzisiejszej podkomisji, nie była w planach, to znaczy dzisiejsze głosowanie.

Zgadzam się z panem, że te poprawki do ustawy, które nie dotyczą lotnictwa cywilnego tak naprawdę, niekoniecznie powinny się pojawić i bardzo dobrze. Cieszę się, że wnioskodawcy wycofali te poprawki i tego tematu po prostu nie ma. Też uczestniczyłem z mojego klubu, też zwracałem uwagę, że to nie są dobre poprawki i że nie powinny w tym temacie występować. Natomiast tego tematu nie ma, dlatego zajmijmy się sprawami, które dotyczą bezpośrednio lotnictwa i które mają wpływ, bo myślę, że naszych gości przede wszystkim tutaj interesują te sprawy i też my, jako parlamentarzyści, po to jesteśmy, żeby z państwem współpracować, żeby państwu pomóc i liczę na taką współpracę, dlatego proszę teraz o głos przedstawiciela Zarządu Górnośląskiego Towarzystwa Lotniczego SA, pana Norberta Henzela.

Wiceprezes Zarządu Górnośląskiego Towarzystwa Lotniczego SA Norbert Henzel:

Dzień dobry państwu, Norbert Henzel, Port Lotniczy Katowice Airport. Chciałbym w pełni podpisać się tutaj po pierwsze, pod uwagami, które zostały zgłoszone przez moich kolegów z Krakowa i Lublina. Operatorzy kontroli bezpieczeństwa, obszar ograniczonego użytkowania, podatki, służba ratowniczo-medyczna… Dorzuciłbym Straż Pożarną, także lotniskowa służba ratowniczo-gaśnicza ma swoje problemy. Te wszystkie uwagi mają istotne znaczenie dla dalszego dobrego funkcjonowania lotnisk, zwłaszcza pewnie lotnisk regionalnych, w Polsce.

Chciałbym jeszcze podkreślić to, że obserwujemy dosyć duży wzrost prognoz ruchu pasażerskiego. Jeszcze rok temu na lotnisku w Katowicach-Pyrzowicach prognozowaliśmy, że w 2028 r. odprawimy około 7,5 mln pasażerów, a w 2032–2033 r. 10 mln. Rok później, w 2024 r., prawdopodobnie te prognozy zostaną wyprzedzone o rok, może trochę więcej. W związku z tym, żeby chwilę powiedzieć na temat przygotowań lotniska do tego zwiększonego ruchu pasażerskiego, to jesteśmy obecnie w fazie rozpoczęcia procesu budowy nowego terminalu pasażerskiego na lotnisku, który jest częścią dosyć dużego programu inwestycyjnego, który może sięgnąć nawet kwoty 1,5 mld zł. Przygotowujemy się do tego procesu, tak aby pasażerowie zawsze byli odprawiani szybko i w dobrych warunkach. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Bardzo panu dziękuję. To jest dobra i pozytywna informacja dla wszystkich, że to jest taki rozwój. Jaki jest czas realizacji tego projektu?

Wiceprezes Zarządu Górnośląskiego Towarzystwa Lotniczego SA Norbert Henzel:

To jest plan inwestycyjny, który sięga 2028 r. W tym okresie te główne inwestycje powinny zostać zakończone.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Na pewno jeszcze oddzielną podkomisję poświęcimy temu tematowi, ale na razie panu dziękuję.

Zapraszam do głosu prezes lotniska w Łodzi, panią Annę Miderę.

Prezes Zarządu Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta Anna Midera:

Dzień dobry państwu. Anna Midera, prezes lotniska w Łodzi. Ja może nie będę odnosiła się bardzo szczegółowo do tematów mojego lotniska. Bardziej chciałabym zwrócić uwagę na interesy nas wszystkich jako portów regionalnych. Natomiast jedynym elementem, o którym wspomnę, to jest fakt, że lotnisko w Łodzi, któremu do niedawna nie dawano szans, powoli się rozwija i jest tym elementem, który przyczynia się do wzrostu liczby pasażerów dosyć dynamicznie, jak na takie lotnisko, które ma bardzo dużą konkurencję, szczególnie największego lotniska w Polsce, jakim jest Warszawa, ale to tak tytułem… Chwalmy się sami.

Natomiast oczywiście borykamy się z wieloma problemami i dziękuję, panie ministrze, że taki duży akcent został położony na lotniska regionalne. Faktycznie powiedział pan o nich, jako o takim katalizatorze rozwoju gospodarek lokalnych, w związku z tym również gospodarki krajowej i rozwoju turystyki, a to przynosi również pieniądze dla budżetów lokalnych i cieszę się, że ten akcent został położony. Natomiast myślę, że w imieniu wszystkich nas, portów regionalnych, poprosiłabym o takie przyłożenie się do trochę rewizji tego dokumentu, który się nazywa „polityka lotnicza”, który został przez nas wszystkich oceniony jako totalny bubel. On został przyjęty pod koniec ubiegłego roku bardzo szybko. Jest to dokument, który zawiera 200-parę stron i w tym chaosie literatury jest bardzo trudny do przeczytania i wyciągnięcia priorytetów. Parę rzeczy jest pomieszanych; dużo jest tych elementów poprzedniego projektu CPK, innego zupełnie, niż w tej chwili jest to planowane, czyli nawet sama zmiana tych decyzji powoduje, że to powinno być zmienione. Ale nie sam dokument jest najważniejszy, bo on po prostu wyznacza jakieś takie priorytety i fajnie, jak tutaj mówimy o tych priorytetach, żeby one znalazły swoje miejsce w jakimś poważnym materialne, poważnym dokumencie.

Dla nas ważne jest to, aby legislacja, którą się na bieżąco wprowadza, nie dotykała nas i nie powiększała naszych kosztów. Tutaj też nie będę w szczegółach mówiła, ale podaliśmy przykład podatku od nieruchomości – my mamy w tej chwili przestrzeń reside’u, ona nie jest objęta podatkiem od nieruchomości, ale zmiana tego przepisu powodowałaby znowu problemy interpretacyjne, a jakby były problemy interpretacyjne, to prawdopodobnie musielibyśmy za to płacić, a nasza przestrzeń na lotniskach jest po prostu olbrzymia i myślę, że takie porty, jak mój, które są jeszcze deficytowe, a pamiętajmy, że na 15 portów tylko 5 portów wychodzi na plus, to jest olbrzymi problem. Tym bardziej, że koszty utrzymania naszej infrastruktury i pracowników drastycznie wzrosły w ciągu ostatnich kilku lat i jakoś nie możemy się przebić, żeby te wyniki finansowe były lepsze. Z tym, z czym mamy problem, to zatrudnienie. Tu też chyba ta bariera wejścia na rynek, to znaczy sprawdzenie przeszłości pracowników trwa dosyć długo. Nie wiem, na ile można przyspieszyć ten proces, ponieważ jeżeli już mamy pracowników i oni muszą czekać dwa miesiące na to, żeby zostać zatrudnieni, bo są weryfikowani czy są karani, czy nie, to powoduje, że… To jest w odpowiedzialności Straży Granicznej, ale to są po prostu takie przepisy i wszyscy też się z tym borykamy. Gdyby była możliwość znalezienia rozwiązania, żeby ten proces przyspieszyć, to na pewno by nam ułatwiło pozyskiwanie pracowników.

Jeszcze jeden element, jak już siedzę tutaj koło koleżanek z PAŻP, ale to tak przy okazji – nie tylko porty regionalne są uczestnikami rynku lotniczego. Tych podmiotów jest bardzo wiele i jesteśmy bardzo od siebie uzależnieni; to są takie naczynia połączone. To, co dla jednych jest dobre, dla innych może być niedobre. Chciałabym zwrócić uwagę na opłaty terminalowe, co do których decyzja zapadła, więc to jest może po czasie, ale jeżeli byłaby możliwość rewizji pewnych planów, jeżeli będzie taka, to chciałabym prosić o to naprawdę w imieniu wszystkich portów regionalnych, bo w tej chwili mamy dwie stawki opłat terminalowych: dla Warszawy jedna i dla reszty portów regionalnych druga. Dla Warszawy te opłaty są dużo mniejsze, dla portów regionalnych one są większe

i one rosną. To bezpośrednio nie są opłaty, które my płacimy, ale płacą przewoźnicy-lotnicy, ale to wpływa na konkurencyjność portów regionalnych na rynku. Z perspektywy PAŻP, tak jak usłyszeliśmy, ten temat jest neutralny, natomiast ta zmiana została wprowadzona w 2017 r., bo przed 2017 r. była ta jedna taryfa dla wszystkich lotnisk, to się zmieniło i chciałabym na ten fakt zwrócić uwagę. My już wyrażaliśmy na piśmie naszą opinię, pokazując jakie ma to znaczenie dla rozwoju portów regionalnych, a jeżeli kładziemy tutaj akcent na ich rozwój, być może warto również nad tym się pochylić. Tych tematów jest bardzo wiele i myślę, mówiąc w imieniu wszystkich portów regionalnych, że chętnie przygotowalibyśmy, może jako Związek Portów Regionalnych plus te porty które nie są w związku, takie ważne elementy kluczowe dla nas, taką esencję, i włączyli się w przygotowanie, jeżeli będzie taki plan, tego dokumentu dotyczącego rozwoju rynku. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Dziękuję bardzo za wypowiedź. Dziękujemy też za zgłoszone tutaj sprawy i problemy, natomiast jedna rzecz zaczęła mnie trochę nurtować – dwa miesiące weryfikacji pracowników pod kątem niekaralności?

Prezes Zarządu Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta Anna Midera:

Mniej więcej tyle ten proces trwa.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Ale w jakim sensie?

Poseł Lucjan Marek Pietrzczyk (KO):

To nie jest proste zaświadczenie o niekaralności. To jest taka pogłębiona procedura.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Przepraszam bardzo, że nie mam wiedzy, ale się podszkolę i rzeczywiście to jest kwestia, którą trzeba uregulować.

Prezes Zarządu Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta Anna Midera:

Nie tylko niekaralności. To jest badanie przeszłości i wszystkich innych takich elementów.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Trochę jak w mafii.

Prezes Zarządu Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta Anna Midera:

Nie wiem, jak jest w mafii.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Dobrze. Dziękuję bardzo pani. Jeszcze nie wiem, czy pan prezes PPL będzie chciał też zabrać głos jako całość? Nie jest obecny, przepraszam.

Dobrze, czy ktoś jeszcze z państwa zaproszonych gości chciałby zabrać głos, a którego jeszcze nie wymieniłem wcześniej, bo oczywiście teraz jest taka możliwość. Jeżeli nie, to ja teraz oddam głos parlamentarzystom. Tutaj pan poseł, proszę bardzo.

Poseł Lucjan Marek Pietrzczyk (KO):

Mam pytanie do pana dyrektora Ormana, bo padł czas oczekiwania na decyzję środowiskową – 10 lat – czy to już jest taka, która się zdarzyła, że mieliście takie działania, co do których na decyzję oczekiwaliście 10 lat, czy to po prostu jest tylko przekazanie nam informacji, co do istoty czasu, że to są czasy zdecydowanie za długie.

Ale też – żeby później już nie zawierać głosu – sami widzicie, że jesteśmy w trakcie bardzo potężnych zmian, jeśli chodzi o cały system komunikacji lotniczej i kolejowej. Oczywiście tutaj takie wyjaśnienie, że puszczamy Okęcie, żeby ono mogło przyjmować więcej tych pasażerów. Tam ciężko będzie zwiększyć ilość operacji lotniczych, bo padła data 2032 r. – są opinie, że będzie ciężko dotrzymać tę datę, ponieważ jednak tylko… Padła taka kwestia, że 7–8 lat w Chinach lub Turcji robi się lotnisko, gdzie nie zwraca się uwagi na decyzje środowiskowe na przykład, prawda? Potrzebni będą do tego pracownicy, a więc do tego czasu obecna sieć musi obsłużyć ten ruch, który jest;

który się pojawił. Problem miały dwa lotniska, to Okęcie i Modlin. W Modlinie problemem jest struktura dojazdowa. To wszystko będzie robione, tylko że to też nie zrobi się z dzisiaj na jutro. Załóżmy, że 2032 r. to jest ten czas, kiedy ruszy lotnisko w Baranowie. Sam jestem ciekaw, jak to wszystko, co się zmieni w zakresie kolejnictwa, wpłynie na ruch lotniczy. Czy państwo też widzą – mówimy o lotniskach, lotnictwie – zagrożenie ze strony kolei, bo jeżeli ktoś będzie miał możliwość dojechania w ciągu 100 minut z Poznania do Warszawy, to istnieje szansa, że wybierze pociąg, a nie samolot, prawda? Więc takie to są te historie.

Jeśli mówimy tutaj o tych wszystkich sprawach związanych z planem generalnym, to gwoli wyjaśnienia, bo państwo nie są na bieżąco – rzecz dotknęła bardzo Warszawę, bo jedna trzecia terenu Warszawy nie może robić nic, jeśli chodzi o budownictwo i to, od razu wyjaśniam, pokazane zostało przez przedstawicieli samorządu warszawskiego; powiedziane, że na tym terenie też mieszkają osoby niepełnosprawne, które nie mogą zrobić teraz nic, chociażby w zakresie remontów w budownictwie jednorodzinnym również, więc to tylko tak w gwoli wyjaśnienia. Rzeczywiście tutaj Warszawa ma problemy, których rozwiązywanie jest też naszą rolą, bo nie jesteśmy tylko parlamentarzystami od kolei, lotnictwa, tylko od wszystkich spraw, więc taka historia.

Tutaj do pana dyrektora Ormana pytanie, bo każdego z nas dotyka problem czasu, w jakim wydawane są decyzje środowiskowe i to wszyscy wiemy. Natomiast z tą resztą tego, co powiedziałem, to tak proszę przyjąć jako taką informację uzupełniającą. I moje pytanie też jest takie, jeżeli macie państwo gotową odpowiedź, bo to mnie też nurtuje, bo będziemy inwestować w nasze lotniska regionalne i mam niedaleko siebie dużo lotnisk, ale Pyrzowice na przykład, więc bardzo pięknie, parking za darmo dla klienta – akurat o tym lotnisku mówię – do klienta frontem, ale trzeba z Katowic chłopie dojechać; trzeba zrobić odprawę i później lecieć do Warszawy. W tym czasie mamy pociąg, który jedzie 120 minut, więc czy państwo też widzicie zagrożenia? Pytam się was jako ekspertów w tej dziedzinie. Może jestem zupełnie w błędzie, może to jest wszystko dobre, to się uzupełni. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Dziękuję za głos.

Pan już zadawał pytania. Chce pan jeszcze uzupełnić swoją wypowiedź, tak? Proszę bardzo.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Tak, panie przewodniczący, bo zadawałem pytania przede wszystkim…

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

I uzyska pan odpowiedź.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Tak, oczywiście, że zaczekam na odpowiedź, natomiast tutaj między nami wywiązała się dyskusja dotycząca zakresu tych pytań. Ja nawiązywałem tutaj do pytania przedstawiciela lotniska w Krakowie, który odwoływał się do tych skutków finansowych, wynikających z konieczności wypłaty odszkodowań i to nie są kwoty małe dla zarządów spółek zarządzających lotniskami regionalnymi.

Mógłby na przykład pan minister, ULC, czy Związek Portów Regionalnych, zebrać i przedstawić taką zbiorczą informację na czerwiec bieżącego roku, ile poszczególne porty lotnicze w TEN-T wypłaciły do tej pory odszkodowań z tytułu stref ograniczonego użytkowania dla właścicieli tej infrastruktury, zabudowy, która faktycznie tam już funkcjonuje. Odwoływałem się do przykładu poprawki dzisiaj, która idzie w zupełnie innym kierunku, bo ona otwiera po prostu ten proces. Mój przedmówca wspominał o tym case Warszawy, że jedna trzecia obszaru Warszawy jest w tej strefie ograniczonego użytkowania. Pytanie, czy chcemy zwalniać miasta, czy m. st. Warszawa w tym przypadku, z obowiązku ustawowego sporządzenia miejscowego planu i iść w kierunku takim, w którym będą wydawane setki poszczególnych indywidualnych decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu. Jestem zupełnie przeciwnego zdania. Trzeba wyważyć

interes państwa, bezpieczeństwa ruchu lotniczego, interes milionów pasażerów od różnego rodzaju indywidualnych czy punktowych propozycji, czy interesów.

Z pytań, które zadałem, chciałem prosić jeszcze raz usilnie pana ministra, jeśli tych precyzyjnych odpowiedzi nie uzyskamy dzisiaj, żeby dla podkomisji stałej do spraw lotnictwa przygotować odpowiedzi dotyczące po pierwsze, czy planowane jest administracyjne podzielenie ruchu lotniczego między lotniskiem Okęcie a lotniskiem Modlin do czasu zakończenia budowy CPK? Po drugie, czy jest planowana zmiana decyzji środowiskowej dla Warszawy-Okęcia, bo jest zapowiedź zwiększenia ruchu lotniczego – i to znacznego – w Warszawie, związanego z rozbudową lotniska Chopina, czy w związku z tym planuje się zmianę decyzji środowiskowej po to, aby również w porze nocnej uruchomić ten ruch lotniczy? To są pytania, myślę, że bardzo konkretne i interesujące wielu mieszkańców nie tylko Warszawy w strefie ograniczonego użytkowania, który dotyczy Okęcia. Tam mieszka kilkaset tysięcy mieszkańców stolicy i z drugiej strony, czy w związku z planowaną rozbudową lotniska Okęcie są planowane ograniczenia tego ruchu lotniczego, bo jak rozumiem, tu musi też być jakaś konkretna odpowiedź na ten zakres rozbudowy tego lotniska, jeśli traktujemy te deklaracje w sposób poważny. Pytałem się pani prezes Magdy Jaworskiej o inwestycje na 2024 r. – stan zaawansowania planowanych inwestycji PAŻP na czerwiec, a też się pytałem, jakie są planowane te inwestycje w PAŻP na lata 2025–2029, związane z budową CPK, bo jak rozumiem, powinniście mieć te koszty już oszacowane, bo to po prostu jest też komponent tego dużego projektu. Tyle z mojej strony na chwilę obecną.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Dziękuję, panie pośle…

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Prośba o taką syntetyczną odpowiedź na piśmie na pytania, które zadałem.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Dziękuję, panie pośle, za te pytania. Ja właśnie chciałem się przychylić do ostatniego zdania pana posła, że jeżeli chodzi o te kwestie całościowe, liczbowe, to jeżeli jesteście dzisiaj państwo przygotowani, możecie odpowiedzieć, ale bez względu na to, czy chcecie, czy nie, to prosiłbym, żeby w formie mailowej były nam te informacje wysłane – wszystkim członkom podkomisji na piśmie, żebyśmy mieli taką informację od państwa, bo wydaje mi się, że też będzie… Oczywiście oddam panu ministrowi głos, tylko jeszcze pozwolę sobie jednym zdaniem odnieść się do przedmówcy.

Jeszcze raz powtórzę, że wszyscy członkowie podkomisji są tutaj po to, żeby z państwem współpracować i żeby dbać o interesy lotnictwa cywilnego w Polsce. Natomiast to też nie jest jednoznaczne z tym, że będziemy działać przeciwko na przykład JST, ponieważ lotniska są gdzieś umiejscowione i to wszystko trzeba odpowiednio wyważyć i tak samo, jeżeli chodzi o kwestie finansowe, podatkowe. Trzeba sprawdzić, jakie są skutki finansowe ze zmian i trzeba zrobić to na tyle dobrze, żebyście mogli państwo funkcjonować, żebyście mogli – tak jak tutaj pani prezes z Łodzi powiedziała – przynosić też zyski jako spółki, ale z drugiej strony trzeba to na tyle dobrze wyważyć, żeby miasta czy miejscowości, gdzie te lotniska funkcjonują, miały sens sąsiedztwa. Dlatego to jest wyważony i skomplikowany proces i nie da się jednoznacznie w wielu kwestiach odpowiedzieć, dlatego rozumiem tutaj pana pytania, ale z częścią z nich się po prostu nie zgadzam, bo uważam, że jakby to było takie proste, to nasza podkomisja nie była by w ogóle do niczego potrzebna. Ja w tym momencie oddaję głos panu ministrowi i oczywiście proszę odpowiedzieć na te pytania. Dziękuję bardzo.

Podsekretarz stanu w MI Przemysław Koperski:

Panie przewodniczący, na te pytania, które były kierowane bezpośrednio przez pana posła Polaczka do MI odpowiemy na piśmie, na ręce pana przewodniczącego.

Jeżeli chodzi o pytania kierowane do PAŻP, to pani prezes odpowie teraz.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Proszę bardzo.

Prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Magdalena Jaworska-Maćkowiak:

Dzień dobry, szanowni państwo. Przepraszam, tak sobie usiądę, bo niefartownie usiadłam.

Dwie rzeczy i odpowiadam wprost na dwa zadane pytania. Ja nie mówiłam nic, ale przekazałam taki w miarę konkretny materiał pisemny, ale muszę powiedzieć jedną rzecz, której przeszłość ma wpływ na to, co się w tej chwili dzieje, ponieważ całe ostatnie lata, mimo że wszystkie PAŻP miały unijną ochronę przychodów i tak naprawdę my sobie w Polsce postanowiliśmy zrobić kryzys tej infrastruktury krytycznej i część inwestycji, bo to się z tym wiąże – ja w ogóle nie będę się odnosić do przeszłości – ale część inwestycji została zahamowana bądź wstrzymana i ja w tej chwili staram się 2022–2023 r. nadrobić w 2024 r., ponieważ my finansujemy się w planach pięcioletnich; następny jest 2025–2029, teraz kończymy 2019–2024 i z takiego planu pięcioletniego każdy jeden niewydany milion skutkuje minus siedmioma milionami na przyszłość, a inwestycji wieloletnich, żebym nie wiem jak chciała, nie nadrobię w jeden rok, jeżeli na przykład niektóre z nich w ogóle nie zostały rozpoczęte przez te lata, tak że w 2024 r. ile mogę, nadrobię przeszłości i podejrzewam że wykonam po tych swoich zmianach, a ja zmieniam plan nie tak jak poprzednicy, że sobie wiecznie pomniejszają – ja sobie go powiększyłam tak naprawdę. Ja go wykonam, bo nie mogę mieć straty też na przyszłe lata powodowanej niewykonaniem, bo poprzednicy mieli taką metodę, że jak nie wykonywali planu inwestycyjnego, to sobie go zmniejszali i potem liczyli procenty od tego zmniejszonego, więc ja tak nie robię. Chętnie podzielę się też szczegółami z panem posłem Polaczkiem. W ogóle nie mam z tym żadnego problemu, a wręcz bardzo bym to chciała zrobić.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo chętnie, dziękuję.

Prezes PAŻP Magdalena Jaworska-Maćkowiak:

Więc ręcznie sama monitoruję. Ja te inwestycje znam na pamięć w Polsce, wszystkie inne i nie wiadomo ile metod. Pan poseł też wie, że to lata różnych doświadczeń. W związku z tym zakładam zrobić więcej, niż ktokolwiek planował, bo nie mam innego wyjścia, tak między Bogiem a prawdą.

Druga rzecz – też odpowiem i potem jeden ważny komentarz bym chciała powiedzieć na przyszłość. Jeżeli chodzi o CPK, sytuacja jest o tyle prosta i jednoznaczna, że ta część inwestycyjna dotycząca wieży jako wieży – niestety konwencjonalnej, a nie cyfrowej – jest w projekcie CPK jako takim, więc ja wieży nie buduję. To buduje spółka, czy będzie budować. Przyrządy czy pomoce nawigacyjne też miała finansować spółka. Być może ja to sfinansuję, ale nie do 2029 r. tak naprawdę. Mamy bardzo precyzyjny podział tego, co kto kiedy będzie robił. Jedyny kłopot jest taki – kłopot i nie kłopot, my sobie z nim poradzimy – że jeżeli lotniska fizycznie nie ma, to ja nie mam przychodów z tego lotniska. W związku z tym, sposób finansowania PAŻP wymaga troszkę takie mocno elastycznego podejścia w stosunku do lotniska, którego nie ma i nie było. Mamy podział, mamy rozpisany plan. Plan jest oczywiście na po 2029 r. i w związku z tym w tej chwili moje plany czysto finansowe, które składam dzisiaj do ULC tak naprawdę na lata 2025–2029 tych rzeczy siłą rzeczy nie obejmują, ale mamy porozumienie rozpisane, mamy, nie ukrywam, w ciągu ostatnich kilku miesięcy aktualizowany plan, czekając też na ostateczną decyzję, ale najdroższa inwestycja, CPK, jest finansowana sama z siebie, a my oczywiście wyposażenie i pomoce nawigacyjne, ale to po 2029 r. będziemy zapewniać tego jako takie finansowanie.

Jedna rzecz, jeśli mogę, takiego komentarza ogólnego z punktu widzenia tego, gdzie dzisiaj oprócz tego nadganiania strasznie dużej ilości rzeczy, ale nie tylko inwestycji, bo i szkolenia kontrolerów, i borykania się z grożącą nam procedurą naruszeniową za to, że właśnie tych specjalnych środków prawnych w czasie COVID nie wykorzystaliśmy, tylko sobie w Polsce zafundowaliśmy kryzys, to najistotniejsze z mojego punktu widzenia jest to, że ruch na lotniskach się rozwija i jest większy, niż był przed 2019 r. Ruch tranzytowy w Polsce, z uwagi na zamkniętą przestrzeń Ukrainy i sankcje na przestrzeń Białoruską i Rosyjską, lata południem Polski. W związku z tym ten ruch en-route jest w Polsce mniejszy. My mamy pełno scenariuszy network managera na powrót tego

ruchu i ja muszę być na ten powrót gotowa. W związku z tym, to oznacza to, że chwilowo, skoro ruch jest mniejszy, ja nie zamierzam zwalniać kontrolerów, ani wstrzymywać inwestycji, tylko zamierzam przygotować firmę na powrót tego ruchu, bo mechanizmy, w jakich ja się finansuję, teoretycznie mogłyby ode mnie tego wymagać tylko dlatego, że tu i teraz sytuacja jest taka, a nigdy nikt nie zaprognozuje, a ja buduję pięcioletnie plany na prognozach, kiedy wojna się skończy. Więc wszystkie scenariusze oficjalne, na których ja pracuję, są scenariuszami na dziś z trwającą wojną, a ja podejmując decyzję o zwolnieniach kontrolerów czy wyhamowaniu inwestycji, bo to są moje dwie największe pozycje kosztowe, zabiłabym tę firmę, czego nie zamierzam robić. To tyle.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Dziękuję bardzo. Czyli rozumiem, że do pytań minister odniesie się po prostu w formie pisemnej.

Tu jeszcze jest pytanie do pana dyrektora Ormana o tę decyzję środowiskową. Jak to wygląda z tym czasem?

Dyrektor finansowy w Międzynarodowym Porcie Lotniczym Kraków-Balice Dariusz Orman:

Cała procedura przedłuża się bardzo mocno. Składane raporty środowiskowe są oprotestowywane przez okolicznych mieszkańców i stowarzyszenia, które się powoływały na tę przyjemną nazwę „Przyjazne lotniska", więc one są przyjazne chyba jedynie dla lotnisk, które są zamknięte, bo to tak wygląda i wydaje się, że niestety pod presją społeczeństwa administracja tutaj troszeczkę ulega i ja tak osobiście odnoszę wrażenie, że boi się podjąć decyzję.

Ile czasu to trwało? Do tej pory decyzja czy wniosek, raport, który został złożony, był złożony bodajże w 2017 r. W 2022 r. przeszliśmy całą ścieżkę postępowania administracyjnego. Cofnięto decyzję do pierwszej instancji, czyli do ponownego rozpatrzenia i dopiero w pod koniec 2022 r. dostaliśmy informację dotyczącą tego, o co mamy w zasadzie ten raport uzupełnić. W międzyczasie zmieniło się prawo, zdezaktualizowały się wszystkie załączniki dotyczące badań przyrodniczych. To jest rok pracy; kolejny rok, kiedy trzeba przygotować taki dokument, opracować go. Dokumenty zostały złożone, po raz kolejny mamy przesunięty termin rozpatrzenia wniosku czy wydania decyzji, który jest oczywiście podpierany tym, że trzeba jeszcze uzupełnić dokument. Uzupełnianie polega w dużym stopniu na tym, że to, co urząd dostał w wersji elektronicznej, chce w wersji papierowej. Jeżeli dostał w wersji papierowej, teraz chce w wersji elektronicznej. Oczywiście są jakieś tam drobiazgi, które też prosi o uzupełnienie, ale jest to wyraźnie przeciągane w czasie, gdzie realizacja inwestycji w postaci drogi startowej, to jest kluczowa inwestycja. Wystarczy taki ruch społeczny, który może zablokować rozwój lotnisk, natomiast ta dynamika, o której była mowa tutaj wcześniej – dynamika na krakowskim lotnisku również jest bardzo duża i każde opóźnianie o rok inwestycji ze względu na brak decyzji administracyjnych powoduje, że ta infrastruktura nie będzie podążała za tym ruchem pasażerskim, więc powstają wąskie gardła i w skrajnym przypadku może doprowadzić do sytuacji takiej, że po prostu lotnisko nie będzie w stanie przyjąć więcej pasażerów.

Przewodniczący poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Dziękuję za te informacje. Ja też mam do pana prośbę, żeby może tutaj wszystkich tą sprawą nie zajmować, ale żeby szczegóły tej sprawy zgłosić do sekretariatu naszej podkomisji.

Ja myślę, czy jako podkomisja, czy jako poseł, postaram się dopomóc tej sprawie, żeby zobaczyć, gdzie tutaj tkwi problem, bo rzeczywiście, jeżeli takie czynniki, być może zewnętrzne, mają na to wpływ, to jest niekorzystna sytuacja dla funkcjonowania lotnictwa i postaram się tutaj pomóc i zachęcam też kolegów, koleżanki z podkomisji. Być może w jakiś sposób będziemy w stanie się tą sprawą zająć.

Natomiast, szanowni państwo, tak jak powiedziałem – dzisiaj mieliśmy takie pierwsze spotkanie w takim gronie. Ja dziękuję wszystkim tutaj za uczestnictwo. W drugiej połowie lipca zrobimy następne spotkanie dotyczące tylko i wyłącznie CPK. Też na pewno zaprosimy tutaj wszystkie sąsiednie porty lotnicze, bo to ich pośrednio oczywiście dotyczy

i cały harmonogram też państwo będziecie otrzymywać. Ja postaram się, żeby taki był stan naszej pracy. Poproszę o to nasz sekretariat, żeby otrzymali państwo harmonogram. Jeżeli uznacie, że chcielibyście tam dodatkowo, pilnie jakąś sprawę dotyczącą waszych obiektów też omówić, to wtedy zapraszam do współpracy. Natomiast tak, to tylko będziecie zapraszani w punktach, które będą dotyczyły bezpośrednio waszego tematu.

Jest godzina 11:58. Kończę posiedzenie podkomisji. Dziękuję wszystkim serdecznie za obecność i rzeczową, merytoryczną dyskusję.